

Dictamen 1·2007

sobre el Projecte de decret pel qual s'aprova el Pla de ports de Catalunya 2007-2015.

BIBLIOTECA DE CATALUNYA - DADES CIP

Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya

Dictamen 1, 2007 sobre el Projecte de decret pel qual s'aprova el Pla de Ports de Catalunya 2007-2015

I. Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Projecte de decret pel qual s'aprova el Pla de Ports de Catalunya 2007-2015 II. Títol

1. Pla de Ports de Catalunya 2007-2015 2. Ports – Dret i legislació - Catalunya
627.2(467.1):340.13

© Generalitat de Catalunya
Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya
Diputació, 284
08009 Barcelona
Tel. 93 270 17 80
Adreces a Internet: www.ctescat.cat
www.larevistactesc.cat

A/e: ctescat@gencat.net

Barcelona, abril de 2007
Disseny gràfic: Cualesquiera Comunicació Visual
Impressió: Romargraf, SA

D.L.: B. 24.747-2007

Índex

DICTAMEN 1/2007 sobre el Projecte de decret pel qual s'aprova el Pla de ports de Catalunya 2007-2015	3
PROJECTE DE DECRET pel qual s'aprova el Pla de ports de Catalunya 2007-2015.....	9

DICTAMEN 1/2007 sobre el Projecte de decret pel qual s'aprova el Pla de ports de Catalunya 2007-2015.

Atenent les competències atribuïdes al Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya per l'article 72.2 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya i per la Llei 7/2005, de 8 de juny, el Ple del Consell de Treball, Econòmic i Social, en la sessió extraordinària del dia 19 de febrer del 2007, aprova el següent:

DICTAMEN

I. ANTECEDENTS

En data 7 de febrer del 2007 va tenir entrada al Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya un escrit tramès pel conseller de Política Territorial i Obres Públiques en què sol·licitava l'emissió pel procediment d'urgència del dictamen de caràcter preceptiu, previ a la seva tramitació, del Projecte de decret pel qual s'aprova el Pla de ports de Catalunya 2007-2015.

La Comissió de treball de desenvolupament territorial i medi ambient es va reunir el dia 15 de febrer i va elaborar la proposta de dictamen.

II. CONTINGUT

El Projecte de decret consta d'una exposició de motius, onze articles, una disposició addicional i una disposició final.

En l'**exposició de motius** es posa de manifest els objectius que corresponen al Pla de ports com a Pla territorial sectorial.

Es fa menció del Pla de ports del 2001 com a precedent immediat i de les causes que en van motivar la revisió, que ha acabat sent l'origen del nou Pla de ports per al període 2007-2015.

L'exposició de motius destaca els aspectes rellevants de Pla de ports, que concreta en la tramificació del litoral; la rellevància dels ports comercials i les instal·lacions del sector pesquer pel seu impacte econòmic i l'aposta pel creixement sostenible de l'oferta d'amarradors esportius, que ha de tenir un impacte positiu en el turisme.

Finalment, s'exposa el procediment seguit en la tramitació del Pla de ports, que s'ha d'integrar en el futur Pla d'Infraestructures de Catalunya.

A través de l'**article 1** s'aprova el Pla de ports de Catalunya 2007-2015 i se n'exposa el contingut.

L'**article 2** defineix la naturalesa del Pla de ports.

L'**article 3** defineix els objectius del Pla de ports.

L'**article 4** estableix l'àmbit temporal del Pla de ports i el termini d'actualització.

L'**article 5** explica els criteris de tramificació del litoral, atesa la vulnerabilitat ambiental i la caracterització ambiental i urbanística.

L'**article 6** estableix que les actuacions en les infraestructures portuàries, generals i específiques, previstes al Pla de ports són les úniques necessàries per al desenvolupament dels objectius d'aquest i que garanteixen el compliment dels objectius ambientals establerts. Disposa també que les actuacions no previstes al Pla hauran de ser objecte de valoració en relació amb la seva adequació a aquest.

L'**article 7** defineix els indicadors de seguiment que incorpora el Pla, que qualifica com a eina que ha de permetre avaluar el seu grau d'implantació.

L'**article 8** estableix que els ens gestors de les instal·lacions portuàries han de garantir el compliment de l'obligació de disposar de la imatge identificadora i dels elements de senyalització i identificació corresponents.

L'**article 9** preveu mesures que garanteixin l'accessibilitat de les persones amb mobilitat reduïda a les instal·lacions portuàries.

L'**article 10** estableix l'obligació de les instal·lacions portuàries d'adaptar-se a les mesures ambientals previstes al Pla de ports.

L'**article 11** exposa on es pot consultar el Pla de ports.

La **disposició addicional** deixa sense efecte el Pla de ports aprovat el maig del 2001.

La **disposició final** estableix l'entrada en vigor del Decret.

El Pla de ports consta dels capítols següents:

Capítol 1. Plantejament, objectius i bases del Pla de ports de Catalunya. Aquest capítol exposa els motius de la redacció del Pla de ports, els objectius que es pretenen aconseguir, el caràcter, vigència i tramitació del Pla, així com la metodologia seguida i el marc físic i legal on se situa.

Capítol 2. Estudi del medi costaner. El capítol fa una descripció del medi costaner on s'inclouen les característiques geològiques, meteorològiques, de biodiversitat i de clima marítim amb la seva dinàmica litoral associada. També es descriu el planejament urbanístic costaner vigent i s'analitza la situació socioeconòmica actual del litoral. A partir d'aquesta descripció s'ha realitzat una zonificació del litoral de Catalunya que facilita la planificació futura de les activitats que es poden desenvolupar a cada tram del litoral i que no comporta de manera automàtica la definició d'espais on és possible actuar portuàriament.

Capítol 3. Inventari de les instal·lacions nàutiques del litoral català. El capítol fa una descripció de la situació actual dels ports i dels diferents sectors portuaris:

esportiu, pesquer i comercial, analitzant la problemàtica actual a nivell particular en cada port. També es presenta un inventari de les instal·lacions marítimes existents en el litoral català.

Capítol 4. Estudi de la demanda. Aquest capítol estudia la demanda als sectors esportiu, pesquer i comercial a Catalunya a partir de tendències d'evolució històrica i models econòmics i analitza els motors de generació de la demanda.

Capítol 5. Diagnosi estratègica de l'activitat futura (període 2007-2015). En aquest capítol es fa una anàlisi de les debilitats, amenaces, forteses i oportunitats de les instal·lacions portuàries catalanes, a partir de la qual i tenint en compte els objectius a assolir, es desenvolupa un pla de necessitats per a les activitats esportives, pesquera, industrial i comercial.

Capítol 6. Determinacions de caire normatiu. El capítol recull les determinacions de caràcter normatiu i recomanacions a tenir en compte en les activitats que es desenvolupen en el litoral.

Capítol 7. Proposta d'actuacions (període 2007-2015). Aquest capítol du a terme una proposta d'actuacions, segons el pla de necessitats que es desenvolupa en el capítol 6 i que es classifiquen segons siguin d'infraestructura, d'explotació, mesures ambientals, mesures d'integració port-ciutat, relacionades amb la seguretat, o bé es tracti d'estudis.

Capítol 8. Indicadors de seguiment. El capítol presenta els indicadors que permetran el seguiment de la implantació del Pla de ports en l'horitzó temporal de l'any 2015.

D'altra banda, conjuntament amb el text del Pla de ports, es va trametre al CTESC la **memòria ambiental**, que incorpora l'informe de sostenibilitat ambiental.

III. OBSERVACIONS GENERALS

Primera. El CTESC posa de manifest, atesa la transcendència i extensió del Pla de ports, que la sol·licitud del dictamen pel procediment d'urgència ha dificultat la tasca que li correspon com a òrgan consultiu. En aquest sentit, el CTESC considera que el termini del procediment d'urgència és insuficient perquè les organitzacions que l'integren puguin analitzar i emetre una valoració rigorosa respecte a la normativa objecte de dictamen. Aquesta consideració s'agreuja pel fet que s'han rebut, en dies diferents, dues versions del Projecte de decret.

En conclusió, el CTESC posa de manifest que la seva funció d'assessorament al Govern no s'ha pogut realitzar amb la qualitat i el rigor necessaris.

Segona. El CTESC, atesa la rellevància socioeconòmica que per al país tenen les infraestructures portuàries, aeroportuàries i terrestres, considera que, a iniciativa del Govern, hauria estat òptima l'elaboració d'un pla integral d'infraestructures per a Catalunya. Malgrat que s'ha fet un pas endavant en incorporar les infraestructures

viàries, logístiques i ferroviàries en un mateix pla (Pla d'Infraestructures del transport de Catalunya – Infraestructures terrestres: xarxa viària, ferroviària i logística), cada cop resulta més necessari abordar el transport de persones i mercaderies a través d'una xarxa intermodal que tingui capacitat per garantir el transport porta a porta amb continuïtat en tota la cadena modal. Tanmateix, la necessitat d'obtenir un model més sostenible en el disseny de les infraestructures, tant pel que fa al medi ambient, com a la viabilitat econòmica i social, també recomana l'anàlisi conjunta de totes les infraestructures.

Davant aquesta situació, aquest Consell valora convenient la redacció d'un document que permeti identificar les vinculacions i implicacions d'unes infraestructures amb les altres o d'un pla amb els altres. La finalitat és poder diagnosticar la correcta integració dels tres plans que en el seu conjunt, concreten les actuacions que s'han de portar a terme a mitjà termini respecte a les infraestructures terrestres, portuàries i aeroportuàries a Catalunya. A la vegada, la diagnosi hauria d'anar acompanyada, si s'escau, de les modificacions pertinents de cada pla per tal de garantir la lògica coordinació de tots tres.

Tercera. El CTEESC, tenint en compte que el Projecte de decret objecte de dictamen deroga el Pla de ports de Catalunya aprovat per acord de Govern en data 29 de maig del 2001, considera que, tot seguint una previsible demanda, el Pla de ports de Catalunya 2007-2015 se centra excessivament en la planificació i racionalització de l'augment dels amarradors als ports esportius. Així mateix, el CTEESC considera que el contingut del Pla no es correspon amb allò descrit en l'exposició de motius, on, entre d'altres, es fa referència a “atorgar una especial rellevància als ports comercials i a les instal·lacions vinculades amb el sector pesquer per l'indubtable impacte econòmic que tenen les activitats que es desenvolupen en aquestes infraestructures portuàries”.

Quarta. Aquest Consell considera les infraestructures portuàries del litoral català estratègiques per al desenvolupament socioeconòmic del país. La capacitat d'adequació dels ports catalans a les actuals demandes dels sectors esportiu, pesquer i comercial, així com l'adaptació dels ports als requeriments mediambientals que han de permetre obtenir un rendiment sostenible a tots els nivells, dependran en bona part de la competitivitat dels ports catalans i la major utilització d'aquests com a infraestructures al servei del desenvolupament econòmic i social. En aquest sentit, l'Acord estratègic per la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana ja recull a la mesura 37 la necessitat de reforçar el front portuari català, les seves infraestructures i la seva projecció internacional, així com la voluntat d'impulsar el cabotatge a la Mediterrània i les connexions marítimes amb França, Itàlia i el Magrib.

En aquest sentit, per al CTEESC el Pla no entra a fons en alguns aspectes significatius per a la planificació del desenvolupament de les infraestructures portuàries a Catalunya. En concret, aquest Consell troba a faltar dins de la redacció final, una planificació estratègica, d'operacions i funcionalitat del conjunt de ports comercials de Catalunya. Així com el Pla cerca un reequilibri territorial pel que fa a la ubicació, dimensió i finalitat de les instal·lacions esportives, pel que fa a l'activitat comercial,

el CTEESC considera que el Pla està mancat d'una visió que estableixi la coordinació dels ports comercials, incloent-hi la seva activitat, especialització o diversificació, complementarietat, etc. Aquest Consell considera que cal potenciar l'ús dels ports catalans per al transport de mercaderies i viatgers, i malgrat que cada port compta individualment amb el seu pla estratègic, entén que el Pla de ports ha d'incloure la coordinació de les diferents estratègies.

Cinquena. Pel que fa a la integració port-ciutat, el Pla preveu la millora de l'aprofitament dels espais de connexió del port amb la ciutat, usos complementaris i accessibilitat dels vianants, així com l'objectiu de potenciar la interacció de les activitats ciutadanes amb les possibilitats que ofereixen les infraestructures portuàries.

Tot i considerar positives les accions encaminades a fer accessibles les instal·lacions dels ports des de la trama urbana i l'ús de les seves instal·lacions dins d'una dinàmica integrada en l'activitat quotidiana del municipi, el CTEESC vol fer palès que la qualificació d'un port com a zona turística comporta normalment diferències entre l'activitat comercial que es desenvolupa al port i la de la resta del municipi quan aquest no està considerat com a turístic, especialment pel que fa a horaris i dies d'obertura.

En aquest sentit, el CTEESC considera que en la redacció dels plans especials dels ports com a instrument de planificació i desenvolupament de les zones de servei dels ports, caldrà incorporar les implicacions que la implantació de nous serveis, comerços, restauració, activitats d'oci, etc. pot tenir per a la resta del comerç del municipi en qüestió. D'altra banda, els plans que estableixin la implantació d'aquestes activitats als ports haurien de comptar en tot cas amb l'acord dels agents econòmics i socials del territori.

Sisena. El CTEESC considera important que el Pla de ports faci esment de la necessària sostenibilitat de la mobilitat generada pel sistema portuari català, tant pel que fa als grans moviments de mercaderies dels ports comercials com a l'accessibilitat als ports esportius.

Per això considera important que, pel que fa al trànsit terrestre de mercaderies, es promogui el transport ferroviari connectant els ports comercials a la xarxa ferroviària d'ample continental.

I així mateix, cal fer esment del necessari compliment de totes les normes derivades de la Llei de mobilitat.

Setena. El CTEESC recomana concretar i especificar el procediment per a l'avaluació i seguiment del nivell de compliment de les previsions del Pla de ports mitjançant indicadors periòdics mesurables, vinculats a l'objectiu general i als objectius particulars del Pla de ports de Catalunya 2007-2015.

Vuitena. El CTEESC considera que fóra convenient fer constar les potencialitats de l'ús de les millors tecnologies disponibles per incrementar l'ecoeficiència dels ports.

Novena. El CTEESC posa de manifest que no se li ha posat a disposició la memòria econòmica del Pla de ports i del Projecte de decret que han estat objecte de dictamen,

documentació que, d'acord amb l'article 19.3 del Decret 36/2002, li ha de ser remesa juntament amb la norma sobre la qual se sol·licita el dictamen.

Desena. Atès que aquest dictamen és preceptiu d'acord amb l'article 2.1.a) de la Llei 7/2005, de 8 de juny, del CTEESC, i que el Projecte de decret posa de manifest que en la seva tramitació s'ha volgut garantir una àmplia participació pública i institucional, el CTEESC considera que seria convenient que en el preàmbul també es fes menció del present dictamen.

IV. CONSIDERACIONS A L'ARTICULAT

1. El CTEESC recomana afegir un nou apartat a l'article 9 del Projecte de decret que estableixi que les instal·lacions portuàries han de complir la normativa vigent en matèria de foment de la mobilitat sostenible i segura, tant pel que fa a persones com a mercaderies.
2. El CTEESC considera que la redacció de l'article 10 del Projecte de decret és confusa i recomana que s'aclareixi.
3. El CTEESC recomana substituir, a l'article 11 del Projecte de decret, la referència concreta a la web del Departament de Política Territorial i Obres Públiques per una referència genèrica.

V. CONCLUSIONS

El Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya ha valorat el Projecte de decret pel qual s'aprova el Pla de ports de Catalunya 2007-2015 i sol·licita al Govern que sigui receptiu a les recomanacions formulades en el present dictamen.

D'altra banda, el CTEESC considera que no ha estat prou justificada la utilització del tràmit d'urgència en aquest cas.

Barcelona, 19 de febrer del 2007

La presidenta
Mercè Sala Schnorkowski

La secretària executiva
Teresita Itoiz i Cruells

PROJECTE DE DECRET, pel qual s'aprova el Pla de ports de Catalunya 2007-2015.

La Llei 5/1998, de 17 d'abril, de Ports de Catalunya, en el seu article 31 estableix que el Pla de ports, com a pla territorial sectorial, ha de determinar el marc de referència per a l'autorització i la realització d'actuacions als ports i al litoral català, i té l'objectiu de definir els criteris per a una utilització portuària adequada i racional de la costa catalana, tenint en compte la conservació del litoral i la correcta gestió del medi ambient.

En compliment d'aquesta previsió legislativa, el Govern de Catalunya va aprovar en data 29 de maig de 2001 el Pla de ports de Catalunya vigent.

L'experiència obtinguda en l'aplicació d'aquest Pla, el fet que les obres que aquest preveia estiguin finalitzades o en execució, la finalització el 31 de desembre de 2004 de la moratòria establerta en la Llei 5/1998, de Ports, i la voluntat de l'administració catalana d'ordenar acuradament el sector, han aconsellat la revisió del Pla vigent en un procés que finalment ha culminat amb l'elaboració d'un nou Pla de ports de Catalunya 2007-2015.

D'aquest nou Pla cal destacar la nova divisió del litoral per trams. De cada tram, es defineix la seva vulnerabilitat a partir de la seva caracterització ambiental, urbanística, morfològica i dels serveis i infraestructures existents. Per tant, la informació que contenia el Pla de ports del 2001 s'amplia tenint en consideració les noves figures de protecció i les dades del Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner, fet que permet obtenir un resultat més integrador, i així detectar els aspectes que fan el litoral més o menys vulnerable.

El Pla de ports de Catalunya 2007-2015 atorga una especial rellevància als ports comercials i a les instal·lacions vinculades amb el sector pesquer per l'indubtable impacte econòmic que tenen les activitats que es desenvolupen en aquestes infraestructures portuàries. A aquest respecte, és molt destacable el paper que juguen tant els ports de Barcelona i Tarragona com a grans centres logístics, i els gestionats per l'empresa Ports de la Generalitat, ja que en conjunt constitueixen un motor de l'economia catalana alhora que suposen una font molt significativa de generació d'ocupació.

Quant a la vessant esportiva i a la demanda de nous amarradors, per tal d'evitar un creixement indiscriminat dels ports, dàrsenes i marines interiors, el Pla manté la relació entre el nombre d'embarcacions i el nombre d'amarradors en aquest tipus d'instal·lacions. Per tant, el Pla garanteix un creixement sostenible de l'oferta d'amarradors esportius que no esgota la capacitat d'acolliment del litoral atès que els nous amarradors a l'aigua corresponen majoritàriament a ampliacions de ports existents i es potencien les instal·lacions de temporada, els amarradors a terra i el xàrter nàutic.

Aquesta línia d'actuació en l'àmbit dels ports esportius es considera que pot tenir un impacte molt positiu sobre el sector turístic a Catalunya en general, i el vinculat a les activitats de lleure al litoral, molt particularment.

Les actuacions proposades pel Pla de ports 2007-2015 es corresponen amb les que són necessàries per al desenvolupament dels objectius del Pla i alhora garanteixen el compliment dels objectius ambientals establerts. Per aquest motiu, qualsevol actuació no prevista al Pla que comporti la construcció d'un nou port al litoral català o l'ampliació d'un port existent, haurà de ser objecte d'una valoració sobre l'adequació d'aquesta nova actuació al Pla.

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques ha tramitat el Pla de ports de Catalunya seguint el procediment que estableix l'article 33 de la Llei 5/1998, de 17 d'abril, de ports de Catalunya i l'article 52 del Decret 258/2003, de 21 d'octubre, d'aprovació del Reglament de desenvolupament de la llei esmentada. Un dels objectius d'aquesta tramitació ha estat el de garantir una àmplia participació pública i institucional en l'elaboració del pla, que ha estat sotmès a la consideració dels ens locals i les diferents administracions a Catalunya, d'entitats i organismes representatius en l'àmbit portuari, així com de l'ens públic Ports de la Generalitat i del ministeri competent en matèria de domini públic marítim terrestre. Per tant, el document que ara s'aprova definitivament incorpora les aportacions resultants d'aquest procés de participació pública i dels informes emesos que han estat valorades favorablement pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

Aquest pla, junt amb el Pla d'infraestructures del transport de Catalunya – Infraestructures terrestres: xarxa viària, ferroviària i logística i el Pla d'infraestructures aeronàutiques, integrarà el Pla d'infraestructures de Catalunya.

Per això, a proposta del conseller de Política Territorial i Obres Públiques i d'acord amb el Govern,

DECRETO:

Article 1. Aprovació

1.1 S'aprova el Pla de ports de Catalunya 2007-2015, que té per objecte l'establiment dels criteris per a la utilització portuària adequada i racional de la costa catalana, i també l'atenció preferent envers la conservació del litoral i la gestió correcta del medi ambient.

1.2 El Pla de ports de Catalunya 2007-2015 conté els documents de diagnòstic, determinacions i recomanacions per a la implementació del Pla, els plànols informatiu corresponents i la memòria ambiental prevista a la Llei 9/2006, de 28 d'abril, sobre avaluació dels efectes de determinats plans i programes en el medi ambient.

Article 2. Naturalesa

El Pla de ports de Catalunya 2007 – 2015 és un instrument d'ordenació del litoral català dins del marc de les directrius de l'ordenació territorial i té caràcter de pla territorial sectorial, d'acord amb l'article 23/1983, de 21 de novembre, de política territorial i l'article 31.2 de la Llei 5/1998, de 17 d'abril, de ports de Catalunya.

Article 3. Objectius

El Pla de ports de Catalunya, de conformitat amb el que preveu l'article 31 de la Llei 5/1998, de 17 d'abril, de Ports de Catalunya, aconsegueix els objectius següents:

- a) La realització d'un estudi de la situació actual i les previsions d'evolució dels sectors esportius, pesquers i comercials.
- b) La caracterització dels valors ambientals de cada tram de costa catalana per tal de garantir l'eficax protecció i preservació del medi ambient i la fixació dels criteris per compatibilitzar la preservació i sostenibilitat del medi amb la necessitat de realitzar accions en cada zona.
- c) La protecció del litoral del desequilibri territorial que produiria un creixement no planificat del sector portuari.
- d) La realització d'una diagnosi estratègica de l'activitat futura del sistema portuari català com a motor de l'economia catalana.
- e) La identificació de la problemàtica existent en les instal·lacions actuals establint els criteris i proposant les actuacions de millora de la xarxa actual i les futures instal·lacions.
- f) L'establiment de determinacions de caire normatiu i recomanacions a seguir en l'àmbit portuari.
- g) La definició dels indicadors de seguiment del Pla de ports 2007-2015.
- h) L'actualització de l'inventari de les instal·lacions nàutiques existents a l'actualitat, amb la descripció de les seves característiques i els serveis que ofereixen als usuaris i a les embarcacions.
- i) L'actualització de la caracterització del medi natural costaner català així com la caracterització socioeconòmica del litoral de Catalunya.

Article 4. Àmbit temporal

4.1 El termini de previsió temporal de les determinacions del Pla de ports de Catalunya finalitza el 2015.

4.2 El Pla de ports s'ha d'actualitzar, si s'escau, cada quatre anys, en els termes que estableix l'article 54 del Reglament de desenvolupament de la Llei de Ports de Catalunya.

Article 5. Tramificació del litoral

5.1 El Pla de ports de Catalunya 2007-2015 determina els diferents trams en què es divideix el litoral, i els classifica en base al seu nivell de vulnerabilitat ambiental i a la seva caracterització ambiental i urbanística.

5.2 La vulnerabilitat ambiental s'estableix en tres nivells diferents:

- a) Nivell 1: Trams de costa amb espais protegits per llei o amb zones de les que és necessari garantir la conservació.
- b) Nivell 2: Trams que no tenen les característiques dels inclosos en el nivell 1 però que mereixen una atenció especial.
- c) Nivell 3: Trams sense un interès mediambiental destacat.

5.3 La caracterització ambiental i urbanística d'un tram es determina en base a la presència de factors com són l'existència, en cada cas, d'una reserva natural de fauna, d'espai marí protegit, de zona humida, i la seva incardinació amb un pla d'espais d'interès natural, amb el pla director urbanístic del sistema costaner, la seva consideració de parc, paratge natural o reserva natural, i altres circumstàncies anàlogues.

5.4 La tramificació del litoral establerta en el Pla de ports de Catalunya permet definir, a títol merament indicatiu, els espais on es podran desenvolupar possibles actuacions, amb estricta subjecció a la Llei 5/1998, de ports de Catalunya, i el seu reglament i les determinacions d'aquest Pla.

Article 6. Actuacions en les infraestructures portuàries

6.1 El Pla de ports de Catalunya 2007-2015 determina les actuacions generals previstes a les instal·lacions portuàries i les específiques per cada port.

6.2 Les actuacions proposades pel Pla de ports de Catalunya 2007-2015, són les úniques necessàries per al desenvolupament dels objectius del Pla i les que garanteixen el compliment dels objectius ambientals establerts.

6.3 Les actuacions no previstes en aquest Pla que comportin la construcció d'un nou port al litoral català, o bé l'ampliació d'un port existent, hauran de ser objecte d'una valoració sobre la seva adequació al Pla, podent-se derivar la necessitat d'un nou procediment d'avaluació ambiental en compliment de l'article 4 de la Llei 9/2006, de 28 d'abril, sobre avaluació dels efectes de determinats plans i programes en el medi ambient.

Article 7. Indicadors de seguiment

7.1 Els indicadors de seguiment són l'eina que permet avaluar el grau d'implantació del Pla de ports de Catalunya 2007-2015.

7.2 El Pla de ports de Catalunya 2007-2015 determina els indicadors de seguiment, que són aplicables al sector esportiu, al sector pesquer i al sector comercial, i inclou també els indicadors mediambientals i altres indicadors de caire general.

Article 8. Elements de senyalització i identificació

8.1 Les instal·lacions portuàries han de disposar de la imatge identificadora i dels elements de senyalització i identificació, de conformitat amb la normativa aplicable.

8.2 Els ens gestors d'aquestes instal·lacions portuàries són els responsables del manteniment d'aquests elements de senyalització i identificació, que contribueixen a oferir una imatge unificada de la xarxa de ports de Catalunya.

Article 9. Accessibilitat de les instal·lacions portuàries

9.1 Les instal·lacions portuàries de nova implantació han de complir les mesures i recomanacions de disseny establertes en el Pla de ports de Catalunya 2007-2015, per tal de fer-les accessibles a les persones amb mobilitat reduïda.

9.2 Les instal·lacions portuàries preexistents hauran d'adaptar-se a aquestes mesures i recomanacions en el termini d'aplicació previst en el Pla de ports de Catalunya 2007-2015.

Article 10. Mesures ambientals

Les instal·lacions portuàries han d'adaptar les mesures ambientals relatives a la implantació del sistema de gestió ambiental, d'eficiència energètica, de reducció de la contaminació lumínica, i del tractament de residus, i en general les previstes en el Pla de ports de Catalunya.

Article 11. Consulta del Pla

El Pla de ports de Catalunya es pot consultar a la seu del Departament de Política Territorial i Obres Públiques i a la web <http://www.gencat.cat/ptop>.

DISPOSICIÓ ADDICIONAL

Es deixa sense efecte el Pla de ports de Catalunya aprovat per Acord de Govern, de data 29 de maig de 2001.

DISPOSICIÓ FINAL

Aquest Decret entra en vigor l'endemà de la seva publicació del DOGC.

José Montilla i Aguilera
President de la Generalitat de Catalunya

Joaquim Nadal i Farreras
Conseller de Política Territorial
i Obres Públiques

Aquest text és transcripció del document de treball lliurat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.

ÚLTIMES PUBLICACIONS EDITADES

Col·lecció Estudis i Informes del CTESC

- 13. El sector del turisme, l'oci i la cultura a Catalunya.
- 14. La situació dels treballadors autònoms a Catalunya.

Col·lecció Llibres del CTESC

- 9. El sistema financer a Catalunya.

Col·lecció Tesis doctorals

Efectes de la composició sectorial, les dimensions i l'origen del capital a les empreses industrials espanyoles en la situació de la innovació tecnològica a Espanya i en la política tecnològica. Natalia Ortega Gómez

Teletreball, gènere i territori. Una comparació entre Catalunya, Ardèche i Québec. Asunción Blanco Romero

Memòria socioeconòmica i laboral de Catalunya 2005

Col·lecció Dictàmens



Per a més informació: www.ctescat.cat • ctescat@gencat.net

Punts de venda a les llibreries de la Generalitat:

Barcelona	Rambles, 118	-----	93 302 64 62
Barcelona	Rocafort, 120	-----	93 292 54 17
Girona		-----	972 22 72 67
Lleida		-----	973 28 19 30
Madrid (Blanquerna Llibreria Catalana)		-----	91 431 00 22



Consell de Treball,
Econòmic i Social
de Catalunya

